

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES STADTRATES VON OLTEN

vom 28. Oktober 2019

Ländiweg-Attraktivierung, statische Höhe der Stützmauer Bahnhofquai/Festlegung

Ausgangslage

Die in den Umgestaltungsmassnahmen (UM) Aarburgerstrasse/Bahnhofquai enthaltene neue Stützmauer Bahnhofquai ist bekanntlich Basis für die Attraktivierung Ländiweg. Der auf Frühling 2019 in Aussicht gestellte Gerichtsentscheid zum kantonalen Erschliessungsplan steht weiter aus. Ende 2018 konnte der unbestrittene Teilabschnitt Bahnhofquai aus dem Rechtsmittelverfahren gelöst werden. Das AVT hat im Juni 2019 entschieden, die UM Bahnhofquai auf dieser Basis umzusetzen. Die Projektarbeiten wurden nach den Sommerferien wiederaufgenommen, der Baustart wird im 2020 erfolgen. Die Bauphasenplanung und der Zeitplan für den etappenweisen Bau unter Verkehr liegen noch nicht vor, es ist mit mindestens zweijähriger Bauzeit zu rechnen.

Die Erarbeitung des Vorprojektes zur Erfüllung der vom Gemeindeparlament am 31. März 2018 überwiesenen Motion „Attraktivierung rechtes Aareufer“ wurde mit Eintritt der Rechtskraft des Budgets 2019 aufgenommen. Die Bearbeitung wurde der aarol Projektgemeinschaft übertragen. Das AVT ist in der Projektorganisation vertreten.

Die Detailprojektierung der Stützmauer im Projekt UM Bahnhofquai steht nun bevor. Als Grundlage werden mit vorliegendem Beschluss die Anforderungen an die Stützmauer definiert, um eine Attraktivierung Ländiweg und spätere Gesamtaufwertung Ländiweg zu ermöglichen. Konkret geht es um die Festlegung der statischen Pfahlwandtiefe, woraus die niedrigste mögliche Höhe des Ufers bestimmt wird. Diese Höhenangabe wird dem AVT nun als UM Projektantrag unterbreitet. Das Vorgehen und die Angaben in diesem Bericht sind mit dem AVT abgestimmt.

Projektstand Attraktivierung Ländiweg

Die Planung ist in ein Variantenstudium mit Zwischenentscheid des Stadtrates im Dezember und Ausarbeitung des Vorprojekts im Frühjahr 2020 getaktet. Ausgehend von der Grundlagenstudie Rechtes Aareufer werden die Wahl des Querprofils, die Nutzung und Gestaltung, die mögliche Aufnahme von Radverkehr, die Anschlusspunkte zum Aaresteg, zur Kantonsstrasse und Richtung Süden und die Etappierungsfrage vertieft. Bezüglich Etappierung sind folgende Phasen relevant:

- 2020-22: Bauzeit UM Aarburgerstrasse
- 2021-22: Phase I Attraktivierung Ländiweg: Kunstbauten und Ausbaustufe 1
- 2022-24: Zwischenzustand
- 2025-26: NBO Bauphasen Süd im Bereich Aaresteg/Velostation/Bahnhofterrasse
- 2026: Phase II Attraktivierung Ländiweg: Gestaltung/Möblierung
- 2045: möglicher Endausbau „Andaare“ mit Sanierung ZAO-Kanal

Für den Bau der Pfahlwand muss die Uferböschung vollständig abgetragen werden. Für die gesamte Bauzeit UM muss voraussichtlich eine uferseitige Installationsplattform erstellt werden. Der Ländiweg wird mindestens zeitweise gesperrt sein. Die Attraktivierung wird soweit sinnvoll mit den Bauarbeiten UM gekoppelt, aber erst nach der Bauzeit UM und Phase I Ländiweg nutzbar sein.

Von den NBO Bauphasen Süd 2025-26 wird der Ländiweg wieder stark tangiert. Inwieweit bestimmte Ausbauten sinnvollerweise erst 2026 realisiert werden, d.h. der Inhalt einer möglichen „Phase II Attraktivierung Ländiweg“ und damit verbunden die Qualität der Zwischenphase, wird das Vorprojekt aufzeigen. Im Falle einer Öffnung für den Radverkehr könnte die Massnahme ins Aggloprogramm AareLand 4G eingegeben und 2026 realisiert werden. Vorinvestitionen und reine Sanierungs- und Gestaltungsmaßnahmen wären allerdings nicht beitragsfähig.

Bisherige Variantenüberlegungen

In der Entwicklungsstudie rechtes Aareufer wurden für die Attraktivierung eine in die Böschung integrierte Sitzstufenanlage oder eine wasserseitige Plattform als Ideen aufgezeigt. Die Böschung muss für den Bau der Pfahlwand ohnehin abgetragen werden. Ein Wiederauffüllen erscheint heute nicht als adäquate Lösung.

Als Varianten für eine echte Attraktivierung werden der Bau einer nutzbaren Ebene auf Höhe der Schwergewichtsmauer (Variante Hoch) oder die Schaffung einer durchgängigen Ebene auf Höhe Ländiweg (Variante Tief) verfolgt, womit eine flexiblere und attraktivere Nutzung der wasser- und mauerseitigen Bereiche erreicht und eine optimale Basis für spätere Ausbauschritte gelegt wird.

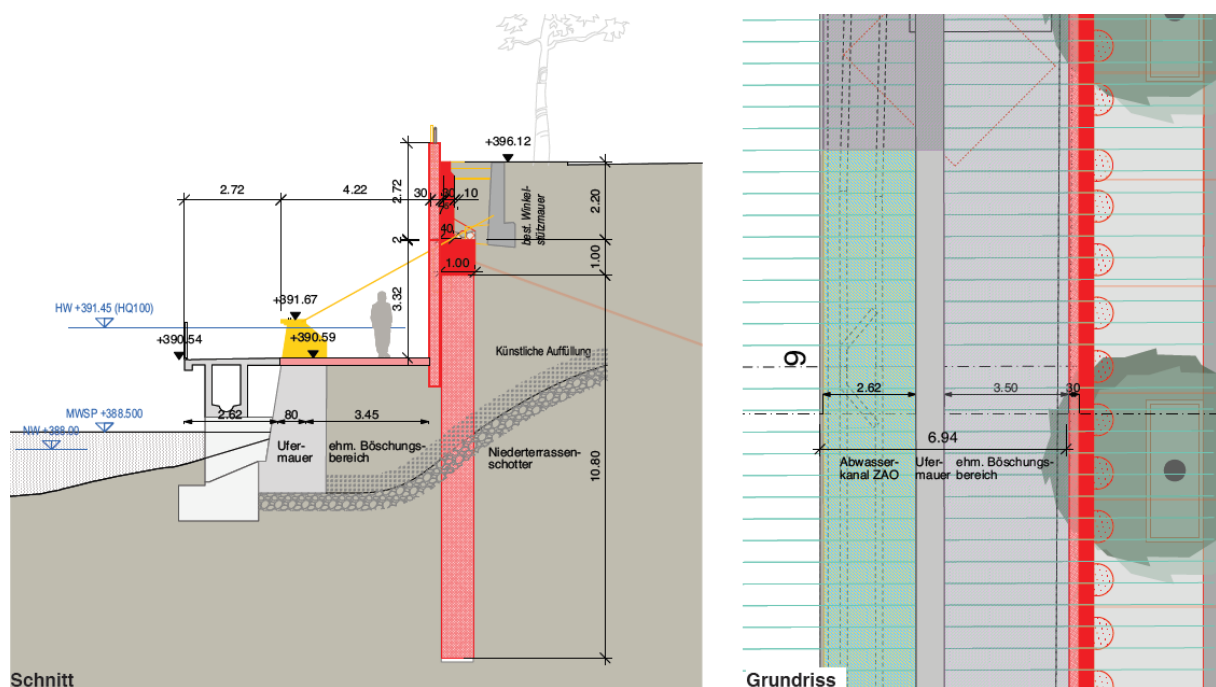


Abbildung: Variante Tief mit durchgängig nutzbarer Fläche auf Höhe Ländiweg

Die Stufenlosigkeit erlaubt eine mäandrierende Wegführung und verschiedenartige wasser- und mauerseitige Aufenthaltsbereiche:



Abbildung: Variante Tief, Zonierung prinzipienhaft dargestellt

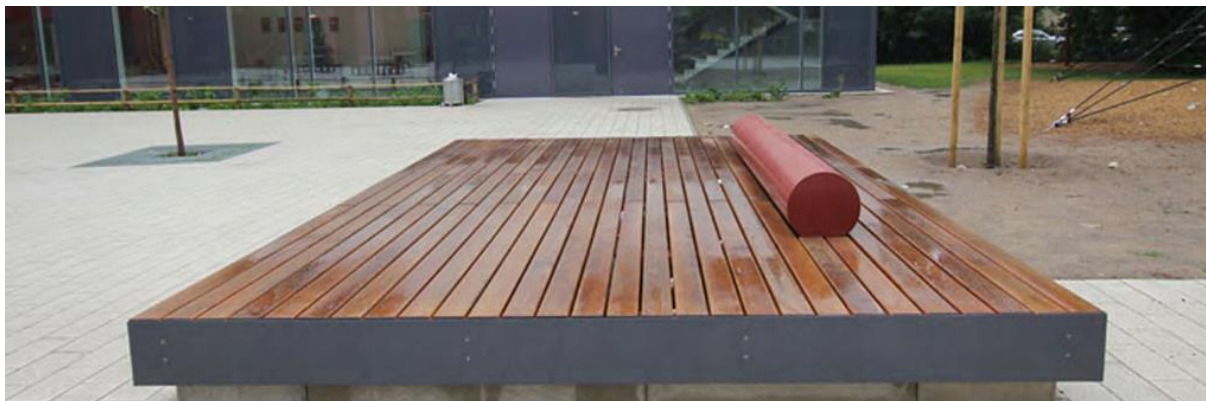


Abbildung: Ausstattungsbeispiel

Mit Variante Tief könnte das Leerrohr für den 2045 fälligen Ersatz des ZAO-Kanals auf Wunsch schon heute eingebaut werden. Oder der Kanal könnte bereits definitiv verlegt werden. Die Direktion Bau wird die Interessen der Abwasserregion erkunden.

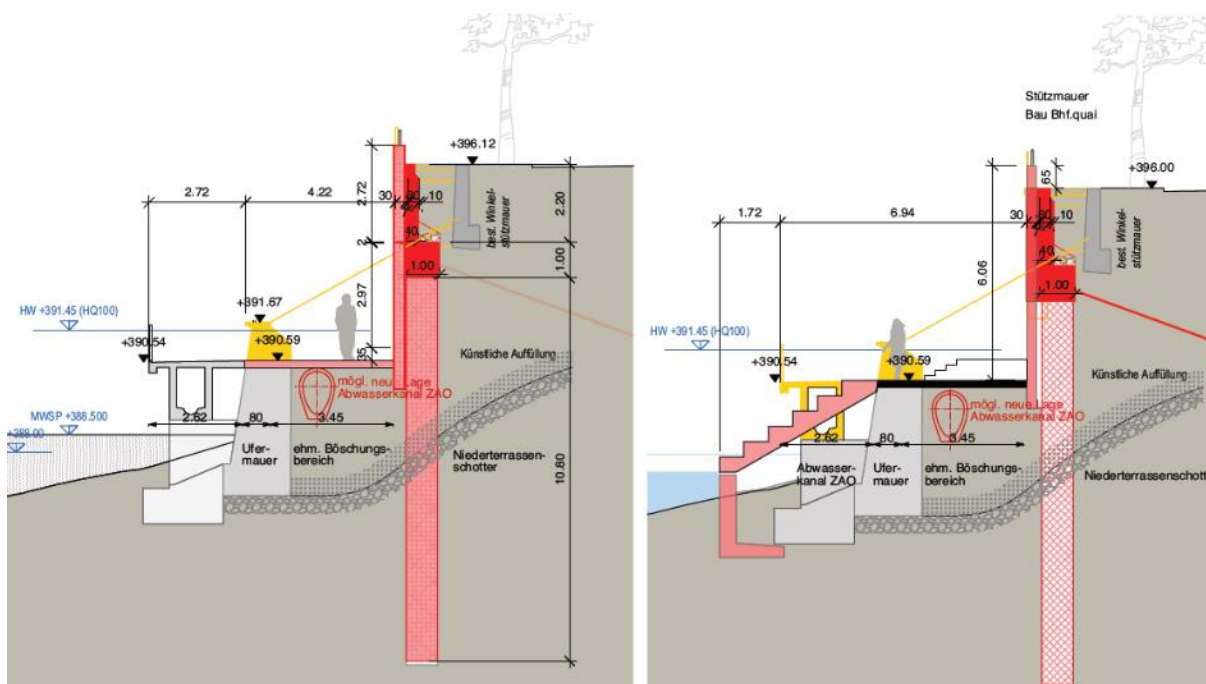


Abbildung: Zustand nach Attraktivierung Variante Tief (links) und Fernzustand nach Verlegung ZAO-Kanal mit definitiver Ufergestaltung

Die Stützmauer besteht aus zwei Schichten: aus der bergseitigen Pfahlwand mit rückverankerten Stahlrohren und betonierter Mauerkrone und einer vorgesetzten Blendwand.

Die Blendwand hat keine statische Funktion, ist aber unverzichtbar, um die optische Wirkung der grossen Ufermauer im Stadtbild zu bewältigen und Aufenthaltsqualität auf dem Ländiweg zu schaffen.



Abbildung: Rohe Pfahlwand mit Mauerkrone ohne Blendwand

Für die Attraktivierung und das Erscheinungsbild ist die Vegetation ein zentrales Thema. Das Ufer, die Wand und die auf dem Bahnhofquai geplante Lindenreihe werden zusammen gedacht. Die Materialisierung orientiert sich am Jurakalkstein.



Abbildung: Leitbild Material und Vegetation

Die Statik der Pfahlwand im Projekt Umgestaltungsmassnahmen (UM) Bahnhofquai ist auf eine nutzbare Uferhöhe entsprechend dem Niveau Ländiweg von 390.5 m.ü.M. auszulegen.



Die Stützmauer wird mit einer Blendwand versehen. In Bezug auf die Lage, Statik und Ausmasse der Pfahlwand ergeben sich vorliegend keine weiteren, neuen Anforderungen an die UM Bahnhofquai.

Die Erstellung der Bohrpfahlwand ist Bestandteil der UM Bahnhofquai und wird im ERO-Projekt verrechnet. Das UM-Projekt basiert bisher auf einer statischen Tiefe der Pfahlwand gemäss früherem Andaare-Projekt. Durch den vorliegenden Entscheid des Stadtrates steigt die nutzbare Tiefe der Pfahlwand vom Niveau Andaare bis aufs Niveau Ländiweg hinunter. Die grössere Tiefe bedingt Anpassungen am statischen Projekt mit daraus folgenden, voraussichtlichen Mehrkosten, welche zeitlich erst im Detailprojekt bezifferbar sind. Zum jetzigen Zeitpunkt kann davon ausgegangen werden, dass die Mehrkosten eher untergeordnet sind. Der Kanton behält sich aber vor, diese der Stadt Olten in Rechnung zu stellen.

Die Kosten der Blendwand gehen prinzipiell zulasten des Projekts Attraktivierung Ländiweg. Das AVT hat einen Kostenbeitrag für den Geländerabschluss und die Gestaltung der Konstruktions-Stützmauer bis zur Böschungskante bei der Zwischennutzung Ländiweg in Aussicht gestellt.

Die Kosten für eine Blendwand gemäss Variante Tief werden auf 600'000 CHF +/- 20% grobgeschätzt. Die um 1 m weniger mächtige Blendwand gemäss Variante Hoch kommt auf zirka 480'000 CHF zu stehen.

Im Budget 2019, Kto. Nr. 7900.5010.004 Motion Aufwertung Ländiweg ist der Planungskredit von 50'000 CHF für die laufende Erarbeitung des Vorprojekts eingestellt. Für die Umsetzung sind im Finanzplan 2020 - 2026 vorerst weitere 800'000 CHF, verteilt über die Jahre 2020 bis 2023, eingestellt. In der überparteilichen Motion „Attraktivierung rechtes Aareufer“ wurde ein Kostenrahmen von rund 4 Mio. CHF bezeichnet. Die effektiven Kosten sind abhängig vom Variantenentscheid, den der Stadtrat nach Vorliegen der Variantenstudie gegen Ende Jahr treffen wird.

Weiteres Vorgehen

Die Variantenstudie Attraktivierung Ländiweg ist in Arbeit, der Stadtrat wird im Dezember einen Zwischenentscheid treffen, anschliessend wird das Vorprojekt ausgearbeitet. Der Bericht und Antrag für die Projekt- und Kreditgenehmigung wird dem Gemeindeparlament im zweiten Quartal 2020 vorliegen.

Der Variantenentscheid wird ein Abwägen zwischen den Chancen und Kosten bedingen. Ziel bleibt die Realisation eines machbaren Zwischenzustandes mit vertretbaren Mitteln.

Die Projekte UM Bahnhofquai, Attraktivierung Ländiweg und nbo verlaufen entlang einer Gesamtidee und werden weiterhin eng koordiniert. Die zeitlichen und baulichen Synergien sind intakt.

Fazit

Als vorläufige Erkenntnis ist ein Wiederauffüllen der Böschung, nachdem sie für den Bau der Stützmauer abgetragen sein wird, nicht im Sinne der Motion. Der entstehende Raum soll für die Attraktivierung genutzt werden. Dazu werden zwei Schnittvarianten verfolgt:

Variante Tief: Niveaufreie, flexibel nutzbare Ebene auf Höhe Ländiweg – bedingt ein Abtragen der Schwergewichtsmauer und den Bau einer hohen, voraussichtlich begrünten Blendwand

Variante Hoch: Schaffen einer vom Ländiweg erhöhten Fläche auf Ebene der Schwergewichtsmauer – bedingt den Bau einer weniger hohen Blendwand

Die schon in der Grundlagenstudie rechtes Aareufer postulierte Uferhöhe für den Endzustand Ländiweg wurde bestätigt. Im Fall einer Attraktivierung „Variante Tief“ würde diese schon kurzfristig realisiert. Die Frage der erforderlichen Statik ist damit eindeutig.

Beschluss:

1. Im Projekt Attraktivierung Ländiweg werden die Varianten „Hoch“ und „Tief“ für eine kurzfristige Uferaufwertung weiterverfolgt.
2. Der Kanton wird ersucht, die Statik der Pfahlwand UM Bahnhofquai auf die Variante „Tief“ mit einer nutzbaren Uferhöhe von 390.5 m.ü.M. auszulegen.
3. Die Direktion Bau wird mit dem Vollzug beauftragt.

Stadtkanzlei Olten
Der Stadtschreiber:

